



AUSGEGEBEN AM
30. JANUAR 1932

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

Nr 542839

KLASSE 84d GRUPPE 1

84d B 12. 30

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 7. Januar 1932

Adolf Bleichert & Co. Akt.-Ges. in Leipzig*)

Steuervorrichtung für ein schienenloses Fahrgestell von Kabelbaggern, -kranen
und ähnlichen Geräten

Patentiert im Deutschen Reiche vom 28. März 1930 ab

Die Erfindung betrifft eine Steuervorrichtung für ein schienenloses, aus mehreren schräg zur Fahrtrichtung einstellbaren einzelnen Fahrwerken bestehendes Fahrgestell von Kabelbaggern, -kranen und ähnlichen Geräten.

Bei solchen Geräten verursacht der seitliche Zug der Kabel ein dauerndes Abrücken des Turmes von der Baggerstrosse, dem man dadurch entgegenwirkt, daß die Fahrwerke entgegengesetzt zum Kabelzuge in einem gewissen Abweichungswinkel von ihrer eigentlichen Fahrtrichtung gestellt werden.

Die Erfindung besteht darin, daß zur Berichtigung der Schrägstellung des dem Kabelzug abgekehrten Fahrwerkes dieses in Richtung des Kabelzuges nachgiebig am Turmgestell angeordnet ist. Dabei ist das Vorder-
teil des Fahrwerkes mit dem Turmgestell durch einen Lenker verbunden. Bei Anordnung elektromotorisch betriebener Spindellenker sind zwischen Fahrwerk und Turmgestell elektrische Schaltkontakte für den Spindellenker vorgesehen, die den Spindellen-
motor im gewünschten Sinne einschalten. Da bei Änderung der Fahrtrichtung des Turmes auch eine Umstellung der Schrägstellung der Fahrwerke erfolgen muß, kann die Steuerung für den Spindellenker mit dem Fahrschalter der Fahrwerke in gegenseitiger Abhängigkeit gekuppelt sein.

Die Erfindung ist auch bei solchen Kabelbaggern o. dgl. anwendbar, bei welchen mehr als drei Fahrwerke angeordnet sind.

Die Erfindung ist in der Zeichnung an einem Ausführungsbeispiel dargestellt, und zwar zeigt

Abb. 1 eine Vorderansicht und

Abb. 2 eine Draufsicht eines Turmes mit drei Fahrwerkspaares.

Das Turmgestell *a* ruht in den Punkten *b* auf den die Fahrwerke *c* bzw. *c*¹ verbindenden Querträgern. Bei *d* ist die dem Kabelzug entgegengesetzt gerichtete nachgiebige Verbindung des einzelnen der Baggerstrosse abgekehrten Fahrwerks *c*¹ mit dem Turmgestell angedeutet. Die Schwenkvorrichtung der einzelnen Fahrwerkspaares sowie deren Schwenkvorrichtung kann eine beliebige sein und ist auf der schaubildlichen Darstellung des Erfindungsgegenstandes als eine motorisch betätigte Schraubenspindel dargestellt.

Die der Strosse zugekehrten Fahrwerke *c* sind durch Schwenkvorrichtungen mit dem Turmgestell verbunden, welche die Fahrwerke *c* in einem bestimmten Ablenkungswinkel zur Strosse einstellen. Die Schwenkvorrichtung *f* verbindet das nachgiebig gelagerte Fahrwerkpaar *c*¹ mit dem Turmgestell *a* derart, daß bei zunehmendem Druck der Feder *d* der Schwenkmotor der Spindel *f* im Sinne einer Verminderung des Ablenkungswinkels

*) Von dem Patentsucher ist als der Erfinder angegeben worden:

Johann Gatzweiler in Leipzig.

dieses Fahrwerks betätigt wird und umgekehrt.

Der Pfeil g zeigt die Zugrichtung der den Tagebau überspannenden Kabel an. Die Fahrwerke c stehen im Lenkungswinkel α zu der durch den Pfeil h angezeigten Fahrtrichtung des Turmgestells a . Der Winkel α des Fahrwerks c^1 ändert sich mit der Belastung der Federn d , da durch die Verschiebung des Fahrwerks c^1 am Turmgestell der Motor des Spindellenkers f durch Betätigung von Kontakten in entsprechendem Sinne eingeschaltet wird.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Steuervorrichtung für ein schienenloses, aus mehreren schräg zur Fahrtrichtung einstellbaren einzelnen Fahrwerken bestehendes Fahrgestell von Kabelbaggern, -kranen und ähnlichen Geräten, gekennzeichnet durch eine zur Berichtigung der

Schrägstellung des dem Kabelzug (g) abgekehrten Fahrwerks (c^1) dienende, in Richtung des Kabelzuges (g) nachgiebige Anordnung des Fahrwerks (c^1) am Turmgestell (a).

2. Steuervorrichtung nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch einen das Vorder- teil des Fahrwerks (c^1) mit dem Turmgestell (a) verbindenden Lenker (f).

3. Elektromotorisch betriebener Spindellenker für die Vorrichtung nach Anspruch 1, gekennzeichnet durch zwischen Fahrwerk (c^1) und Turmgestell (a) angeordnete elektrische Schaltkontakte für den Spindellenker (f).

4. Elektromotorisch betriebener Spindellenker nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Steuerung für den Spindellenker (f) mit dem Fahrschalter der Fahrwerke (c, c^1) in gegenseitiger Abhängigkeit gekuppelt ist.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1

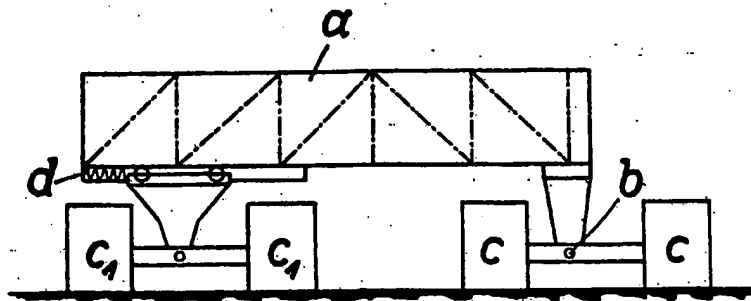


Abb. 2

